

NL 37659

BEST AVAILABLE COPY

C. D. 625.23
625.2.013.26

Auteursrecht voorbehouden.

OCTROOIRAAD.



NEDERLAND

~~Anschrift~~
~~66719~~
Octrooiaanvraag.

66719
KLASSE 20 e. 23, (20)

FRIED. KRUPP AKTIENGESELLSCHAFT, te Essen.

Licht spoorwegvoertuig, waarvan het geraamte gevormd wordt door vakwerkliggers.

Aanvraage 66719 Ned., ingediend 19 September 1933, 12 uur 24 min.;
openbaar gemaakt 15 October 1935, voorrang van 28 October 1932 af,
(Duitschland).

De uitvinding heeft betrekking op een licht spoorwegvoertuig, waarvan het geraamte bestaat uit vakwerkliggers of dergelijke liggerconstructies, die een gewichtsbesparing mogelijk maken (zie Fransch octrooischrift No. 640.100).

Volgens de uitvinding is aan den, het onderstel van het voertuig vormenden, vakwerklijger een doorgaande trek- en stootinrichting aangebracht, die de aan beide einden op deze inrichting werkende krachten veerend opneemt, en is met het onderstel ter plaatse van de trek- en stootinrichting minstens één vakwerklijger verbonden, die het in een verticaal vlak uitknikken van de trek- en stootinrichting verhindert. Door de uitvinding wordt het mogelijk gemaakt, spoorwegvoertuigen van bijzonder lichte constructie ook daar te gebruiken, waar aan beide zijden grote trek- en drukkrachten optreden. Bij een doorgaande trek- en stootinrichting werken tweezijdig werkende trek- of drukkrachten, zoals bekend is, niet op het onderstel. Daarom is een doorgaande trek- en stootinrichting bij een uit vakwerkliggers opgebouwd licht voertuig op haar plaats. Bij tweezijdigen druk wordt de trek- en stootstang op knik last en uitknikken moet door de bevestiging in het onderstel voorkomen worden; het onderstel moet daarbij voldoende bestand zijn om zelf niet uit te buigen. Een vakwerklijger is dat alleen in zijn eigen vlak. Door nu ter plaatse van de trek- en stootinrichting het onderstel met een of meer verticale vakwerkliggers te verbinden, wordt het uitbuigen van den het onderstel vormenden vakwerklijger en daarmee van de trek- en stootstang voorkomen.

Een nadere toelichting zal worden gegeven aan de hand van de tekening, waarop een tweetal uitvoeringsvoorbeelden van

het geraamte van een spoorwegvoertuig volgens de uitvinding in perspectief is afgebeeld.

Bij het uitvoeringsvoorbeeld volgens fig. 1 worden de stootkrachten door zij-buffers 1 en dwarshefboomen 2 op een doorgaande trek- en drukstang 3 overgebracht, die in haar lengterichting verschuifbaar in de trekas van het voertuig is ondersteund en door veeren 5 met het raam van het voertuig is verbonden. Het raam van het voertuig is derhalve van alle op de buffers 1 werkende drukkrachten ontlast. Om het uitknikken van de trek- en drukstang 3 te verhinderen, zijn de ondersteuningen 4 daarvan aan een vakwerklijger 10, 11, 12, 13 bevestigd, die op zijn beurt in het door de trek- en drukstang 3 gaande, loodrecht op zijn vlak staande vlak door een tweeden vakwerklijger 6, 7, 8, 9 is verstijfd.

De horizontale vakwerklijger, die de ondersteuningen 4 van de trek- en drukstang draagt, kan echter ook worden verstijfd door loodrecht op de trek- en drukstang aangebrachte vakwerkliggers, die tezamen met zijdelingsche vakwerkliggers een ruimtevakwerk vormen. Bij dit in fig. 2 afgebeelde uitvoeringsvoorbeeld zijn de ondersteuningen 28 van de uit twee deelen 26 en 27 bestaande trek- en drukstang eveneens aan een horizontale vakwerklijger 14, 15, 16, 17 bevestigd. De ondersteuningen 28 zijn met de verticale vakwerkliggers 18, 19, 20 en 21, 22 en 23 verbonden door dwarsliggers, die eveneens als vakwerk zijn uitgevoerd, bijvoorbeeld door vakwerkliggers 24, 25, 23, waardoor het uitknikken van de trek- en drukstang 26, 27 wordt verhinderd.

Het aanbrengen van de vakwerkliggers volgens fig. 1 is in het bijzonder geschikt voor spoorwegvoertuigen met draaistellen, aangezien bij deze voertuigen het vak-

Verkrijgbaar bij het Bureau voor den Industrieel Eigendom, te 's-Gravenhage.

Prijs per ex. f 0.60

Fig. 1.

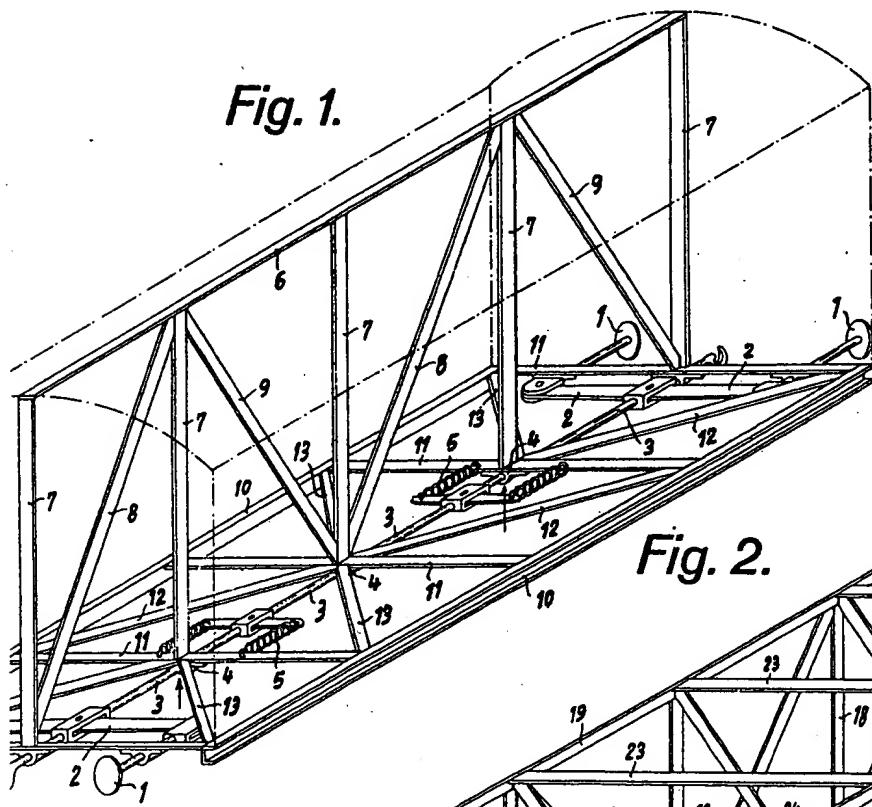


Fig. 2.

